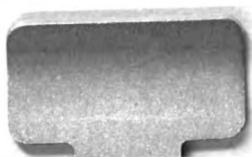
LA NAVIGAZIONE POSTALE LETTERA A S.E. IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI...

Eduardo D'Amico

LA NAVIGAZIONE POSTALE

LETTERA

A S. E. IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

DI

EDUARDO D'AMICO

Dep al Parlamento Nazionale.

FIRENZE
STABILIMENTO CIVELLI
1869.

LA

NAVIGAZIONE POSTALE

LETTERA

A S. E. IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

DI

EDUARDO D'AMICO

Dep. al Parlamento Nazionale.

Al Presidente del Consiglio dei Ministri.

Eccellenza,

In una delle ultime sedute della Camera, l'onorevole deputato Bixio, colla sua interpellanza sulla Società di navigazione Adriatico-Orientale, sollevava una quistione di grandissimo interesse nazionale. È doloroso che giunta troppo tardi all'ordine del giorno, e nel mezzo della discussione su l'*Asse Ecclesiastico*, quella quistione veniva soffocata. Ma se ciò m'impediva allora di prendere la parola su l'argomento, mi permetterà V. E. che con questa mia le esponga quello che avrei voluto dire, e che a me sembra meriti lo studio e l'attenzione del Governo.

La base del nostro sistema politico, amministrativo ed economico, è la libertà, però nella pratica talune volte, senza avvedercene, deviamo da' nostri principii fondamentali di governo, e così cadiamo in contradizioni, in impicci, ed in confusioni, con grave danno dello sviluppo morale e materiale del nostro paese.

Le sovvenzioni governative accordate a Società industriali costituiscono un privilegio, e quindi un modo di fare che noi per esser coerenti dobbiamo evitare. Egli è vero che vi sono dei bisogni pubblici i quali non possono essere soddisfatti dall'associazione e dalla iniziativa privata, ed allora vediamo la pubblica opi-

nione spingere il Governo su la via privilegiata delle sovvenzioni. Ma quando il Governo cede a tale pressione, e si fa a sovvenzionare una Società privata che accorre a soddisfazione del pubblico interesse, allora sia che la Società prosperi, sia che essa ad onta della sovvenzione dello Stato vada in rovina, una nuova corrente manifestasi nell' opinione pubblica, la quale grida al privilegio, ed accusa il Governo sia di favoritismo, sia di poca abilità nel contrattare.

Così riguardo alle nostre Società di navigazione a vapore, la unità politica della nazione quasi improvvisata, la mancanza di ferrovie, il bisogno di rapide e frequenti comunicazioni, l' utile di possedere un numeroso navilio commerciale a vapore, spinsero il Governo a contrarre impegni di sovvenzioni con delle Società marittime, a condizioni nella fretta del fare non perfettamente studiate, e non del tutto conformi ai principii cardinali del nostro sistema economico.

Il bisogno pubblico veniva soddisfatto, e delle comunicazioni quotidiane, grazie alle linee postali marittime, si stabilivano celeremente tra i diversi punti dello Stato. Il pubblico applaudiva.

Oggi però che le ferrovie littorali hanno stabilito queste comunicazioni in modo più celere, più certo e più comodo, le comunicazioni marittime non hanno più ragione di essere; ed oggi ci accorgiamo di un onere inutile che grava il nostro bilancio e della imperfezione dei contratti, pei quali, malgrado le sovvenzioni, le nostre Società di navigazione a vapore sono in decadenza.

Questi sono fatti che vediamo ripetersi da noi come altrove; però se la sovvenzione governativa come privilegio è una eccezione al nostro sistema liberale, se va soggetta a severa critica, bisogna da parte del Governo nei casi in discorso molta ponderatezza, e la

convinzione di una necessità imprescindibile. Se nel 1861 delle cause temporanee, ma imponenti, ci fecero contrattare senza molto guardare all' avvenire, oggi a me sembra che il Governo sia nel dovere di entrare in trattative con le Società marittime sovvenzionate, e procurare la modifica dei patti contrattuali su basi conformi al sistema generale che ci regola.

Bisogna smettere le illusioni: non è a vantaggio delle merci in genere che lo Stato deve sovvenzionare delle Società di navigazione a vapore; nè è a credersi che il fatto dello stabilimento di una linea di piroscafi tra due porti qualunque, basti a creare tra essi quel commercio cui manca l'alimento di un accumulo di prodotti, che richieda il periodico e certo trasporto della celere navigazione. Quando questo accumulo di nolo si produce, la Società marittima si costituisce di per sè, senza bisogno di soccorso dello Stato; questo soccorso nei casi anzidetti è una tassa pagata dalla generalità a vantaggio di pochi; è una vera ingiustizia che non raggiunge lo scopo.

La corrispondenza postale marittima soltanto costituisce quel bisogno pubblico cui positivamente la industria e l' associazione privata non possono soddisfare, e d' altronde dev' essere nelle cure di ogni saggio Governo lo sviluppo della corrispondenza postale, poichè ad essa è intimamente collegato lo sviluppo del commercio e della civiltà.

Il buon servizio di posta esige tre condizioni principali: celerità, sicurezza e buon mercato.

Di poi che l'elettricismo fu applicato alla trasmissione del pensiero, s' intende facilmente che nessuna velocità possibile ad ottenersi con i mezzi attuali soddisfi le esigenze per la trasmissione della parola scritta; quindi nelle corrispondenze marittime non basta raggiungere la massima celerità attuale possibile, ma

si richiede una tendenza continua allo incremento di questa velocità.

Con la navigazione a vapore l'aumento di celerità non si ottiene che con l'aumento di forza del motore meccanico, e questo richiede un aumento di consumo di combustibile, ed una maggior grossezza di navi; quindi una celere corrispondenza marittima richiede grossi piroscafi, muniti di macchine potenti, e grande consumo di combustibile.

Ora la grandezza del motore, e la provvista del combustibile necessaria al viaggio, occupa tale spazio su questi piroscafi che ne resta insufficiente al trasporto delle merci; e però i piroscafi che meglio rispondono ai bisogni della posta sono quelli cui resta appena lo spazio pel trasporto di un certo numero di passeggieri ricchi, e di scarsissima quantità di mercanzia.

Anche la sicurezza rappresenta un onere monetario, poichè essa richiede grossezza di navi, solidità di costruzione, perfezione di istromenti, equipaggio valente e numeroso.

Una Società adunque che imprenda lo esercizio di una linea postale marittima, con piroscafi adatti a tale servizio, come dovrebbe fare per rivalersi degli interessi del ricco capitale impiegato, delle forti spese di conservazione che le sue grossi navi richiedono, e della grandissima quantità di combustibile necessaria allo esercizio? — Essa non si potrebbe rivalere che sul nolo dei passeggieri, e principalmente poi sulla tassa postale, elevando cioè questa tassa, che taluno assimila giustamente ad una tassa sulla parola, ad un valore che renderebbe la corrispondenza possibile a pochi. Il buon mercato della corrispondenza è condizione indispensabile del suo incremento.

Conseguentemente non è la corrispondenza marit-

tima bene intesa, esercitata cioè nel modo che richiede lo sviluppo commerciale di un paese, quel servizio pubblico che possa venire soddisfatto senza il soccorso governativo, e altrimenti che sotto la direzione del Governo, in particolare poi del Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

Egli è certo che soltanto colui il quale è chiamato a studiare i mezzi migliori per lo incremento dell'industria e del commercio nazionale, solo colui che ha la responsabilità di soddisfare ai bisogni pubblici che si collegano coll'industria e col commercio, è quegli che può considerare la questione delle poste marittime dal punto di vista dal quale vorrei che si riguardasse. Per me sono convinto che una delle nostre piaghe amministrative si è appunto che le parti non sono distribuite dietro un concetto armonico e razionale. Egli è probabile che se la istituzione del servizio postale marittimo si attuava presso di noi, invece che dal Ministero del Lavori Pubblici, dai Ministeri del Commercio e della Marina, oggi non avremmo a ritornare su fatti compiuti, ritorno il quale si traduce sempre in uno sciupo di moneta. Se ci fossimo abituati a considerare la corrispondenza come uno dei principali fattori commerciali, non vedremmo tra noi la perniciosa tendenza di rendere la tassa postale una tassa direttamente produttiva.

Posti questi principii generali, esamino lo stato della quistione presso di noi.

Noi abbiamo quattro Società di navigazione a vapore sovvenzionate dal Governo, con una spesa annua di 6 milioni e 240 mila lire; cioè Peirano e Danovaro, Rubattino, Florio e l'Adriatico-Orientale. Queste Società provvedono a tre specie di servizii; cioè quello del littorale, quello delle isole e quello orientale.

La Società Peirano e Danovaro ch'è la più potente

e la meglio ordinata, apporta oggi un vero onere allo Stato; poichè il Governo con la sovvenzione che gli paga fa la concorrenza ad altre Società anche da lui sovvenzionate, quelle cioè delle ferrovie littorali. Il servizio adunque della Compagnia Peirano è proprio di natura tale che non può giustificare la ingerenza governativa e l'onere della sovvenzione; preme al Governo d'impiegare altrimenti i piroscafi sociali perchè la spesa cui è obbligato frutti all'utile pubblico; e ciò preme anche alla Società che, per ragioni ovvie, non potendo sostenere la concorrenza delle ferrovie e della navigazione a vela di cabotaggio, non trova il suo tornaconto.

Le Società Florio e Rubattino esercitano la corrispondenza delle isole, la quale oltre l'interesse postale ha pure un interesse politico; quindi sta bene che il Governo le sostenga e le sovvenzioni; ma credo che qualche cosa dovrebbe farsi per renderle meno onerose, più produttive e di maggiore utile agli interessi generali, e ciò con vantaggio delle Società stesse.

Infine la Società Adriatico-Orientale, che tiene la linea Brindisi-Alessandria, è la sola che accenni a quel concetto cui credo che il nostro sistema di posta marittima dovrebbe ispirarsi: la corrispondenza celere internazionale: ma questa Società non ha, a parer mio, un contratto tale col Governo che provveda al suo sviluppo e basti alla pubblica soddisfazione.

Il Governo, adunque, quando si ponga a riorganizzare questo pubblico servizio su basi logiche, e nel fine di renderlo utile e produttivo, non può che trovare le Società disposte a secondarlo e consenzienti nelle sue proposte.

La Italia nostra (non mi stancherò mai dal ripeterlo) è naturalmente situata nel modo più opportuno per divenire uno dei più grandi mercati del mondo; noi

non diverremo però ricchi e potenti che a patto di sapere trarre tutto il vantaggio di questa sua felice posizione.

Noi dobbiamo secondare la tendenza verso le Americhe ed il Baltico delle nostre popolazioni tirrene, e quella verso l'Oriente delle popolazioni nostre joniche ed adriatiche.

Abbandoniamo, e presto, ogni idea di sovvenzione ad un servizio littorale di piroscafi. Se le nostre coste si trovano sulla linea di altre Società estere di navigazione sovvenzionate, non ci preoccupiamo che il cabotaggio nostro a vapore si eserciti con estera bandiera. Il giorno che in omaggio al principio di libertà abbiamo sostenuto un trattato di navigazione con la Francia, ed un altro con l'Austria, che aprono a quelle bandiere le nostre coste, noi cadiamo in una imperdonabile contradizione quando, con grave sacrificio del pubblico erario, vogliamo mantenere una linea di piroscafi nazionali sulle coste stesse, per toglierci il gusto di cacciare dai nostri porti quei piroscafi francesi ed austriaci, cui potevamo togliere il nostro cabotaggio con un semplice articolo del trattato.

Invece noi abbiamo al Plata una colonia numerosissima in grande commercio con Genova, abbiamo dalle provincie meridionali una estrazione annua considerevole di frutta per l'America settentrionale; siamo in rapporti importanti con la Tunisia e con l'Algeria; abbiamo una influenza economica e commerciale da rivendicare in Oriente; riformiamo quindi i nostri contratti per le poste marittime in modo da sostenere e vincere la concorrenza straniera all'estero, da crearci un potente e perfezionato navilio commerciale a vapore, da far nostro il nolo del nostro commercio ricco internazionale.

Il servizio postale tra le due Americhe e l'Italia si

esercita oggi per le vie di Southampton e di Havre; andiamo invece noi da Genova al Plata, da Napoli a New-York, le nostre linee insensibilmente più lunghe avranno il vantaggio di offrire un nolo più discreto, per la economia di un lungo tratto ferroviario, e di raccogliere il movimento del Levante, delle sponde del Danubio e della penisola Iberica.

Noi paghiamo la grossa somma di 3 milioni di Lire per la corrispondenza con la Sardegna e la Sicilia, ed i rapporti economici che la parte continentale dello Stato ha con queste isole non ci compensano che assai scarsamente di tanto sacrificio. Prolunghiamo alla Algeria le nostre linee insulari, sarà certo un mezzo efficace da renderle meno onerose.

Dalla parte di Oriente, a me pare che Venezia abbia fatto assai bene di pensare da sè alla comunicazione a vapore con l'Egitto, poichè lo Stato, cui incumbe di provvedere alla corrispondenza celere, non deve esigere che le Società di navigazione da lui sovvenute rimontino l'Adriatico oltre Brindisi. Lo Stato deve provvedere a che la Società Adriatico-Orientale si tenga in condizione da vincere la concorrenza estera nel Levante; lo Stato deve estendere alla Turchia, alla Grecia, al Danubio, all'Asia minore il suo servizio postale.

Quando noi eserciteremo la posta, il traffico dei passeggeri e delle merci ricche, con la nostra bandiera, al Plata, a New-York, in Barberia, ed in Oriente, per mezzo di piroscafi altrettanto celeri, comodi e sicuri che quelli della *Royal Mail*, della *Cunard Company*, del *Lloyd*, della *Penynsular and Oriental Company*, della *Compagnie transocéanienne* e delle *Messageries Impériales*, noi non dovremo soltanto por mente al nolo del nostro traffico attuale che guadagneremmo, ma dovremo pensare all'avvenire commerciale che assicureremmo al nostro paese, ed alla grande influenza marittima che

acquisteremmo, influenza sulla quale si dovrà basare la potenza nostra.

Per raggiungere questo scopo le nostre convenzioni ed i nostri contratti postali marittimi è indispensabile che si riformino, ed il governo dovrebbe poi fare migliore opera per rendere profittevoli le sovvenzioni che paga.

Riassumendo io credo che noi dovremmo:

1° Sopprimere il servizio postale marittimo littorale; regolare meglio quello delle isole estendendolo all'Algeria e se convenga al Tripolino; estendere questo servizio nel Levante; tentare delle nuove linee per le due Americhe toccando la Penisola Iberica. Noi dobbiamo a questo proposito riflettere che paghiamo il quarto di quanto paga annualmente la Francia e l'Inghilterra pel servizio postale marittimo, e mentre quelle nazioni con ciò che spendono abbracciano la posta tutta intorno al globo, la bandiera nazionale non è portata dai nostri piroscafi postali in altri porti esteri che Tunisi, Corfù ed Alessandria.

2° Assicurare alla corrispondenza la massima celerità possibile nella linea da esercitarsi, e ciò con ragionate multe pei ritardi e con premii per ogni aumento di velocità dei piroscafi. — Il nostro contratto con l'Adriatico-Orientale esige una velocità media semestrale di 10 miglia l'ora, senza premio per una velocità maggiore, e con una multa del quattro per cento sulla sovvenzione per ogni quarantesimo di ritardo sul tempo. Ciò significa che per un quarto di miglio di minor velocità dei piroscafi, la sovvenzione di un viaggio tra Brindisi ed Alessandria, stabilita in Lire 8590, diminuisce di Lire 343. Ora quando si consideri che un quarto di miglio l'ora di minor velocità, a capacità uguale di navi, rappresenta una minor potenza di motore meccanico ed un minor consumo di combustibile, quindi

una economia costante di spesa, ed un prodotto eventuale maggiore di nolo pel maggiore spazio di carico disponibile, si vedrà di leggieri come la nostra multa sia insignificante, tanto più che non vi è il corrispettivo del premio. In Inghilterra si esige alle prove de' piroscafi postali una velocità media maggiore di due miglia l'ora della velocità media di esercizio; da noi non si richiede niente di simile.

3° Assicurare alla nostra posta marittima una velocità tale da sostenere la concorrenza estera. Così i nostri piroscafi postali per l'Oriente non dovrebbero avere una velocità media di esercizio inferiore alle 12 od almeno 11,5 migila l'ora, giacchè la compagnia postale inglese nel levante è obbligata alla media di 11 miglia l'ora, e le compagnie francese e austriaca ad una velocità poco diversa.

4° Garantire il confortevole per viaggiatori e la sicurezza per la navigazione, con indicazioni precise nel capitolato d'oneri, più che col nostro sistema fiscale delle visite, spesso affidate ad agenti molto subalterni.

5° Stabilire per la corrispondenza insulare condizioni speciali, avuto riguardo alle ragioni politiche che ci obbligano a più frequenti viaggi che non le ragioni postali. — Per le isole nostre conviene un servizio misto, il postale celere cioè ed il commerciale, da esercitarsi con piroscafi rispondenti ad un programma diverso.

6° Interessare le Società concessionarie all'esattezza ed al miglioramento continuo del servizio, con lasciar loro piena ed intera libertà commerciale; e poi guidandole e proteggendole nei loro sforzi per aprire linee secondarie, per procurarsi corredi di approdo e di traffico, garantendole dalla concorrenza d' altre società sovvenzionate. Noi, per esempio, non abbiamo l'abitudine di rispondere, o rispondiamo stentatamente ai richiami

delle nostre Società di navigazione, allorchè rappresentano le necessità di un faro, di un cavamento di fondo, dello stabilimento di un gavitello di ormeggio ecc. Noi paghiamo una linea postale marittima tra Brindisi ed Alessandria, e trascuriamo la necessaria modifica della tariffa ferroviaria Brindisi-Susa e rami confluenti, e lasciamo poi da sette anni Napoli senza traversata per l'Adriatico. Noi stabiliamo spesse volte le ore di partenza e di arrivo mettendo in prima linea convenienze postali di ordine secondario, e trascurando il comodo del commercio e la sicurezza della navigazione.

7° Assicurare con prezzi ridotti i trasporti governativi alle Società concessionarie, abbandonando il falso sistema dei trasporti militari. Il rimborso per trasporto è un disgravio della sovvenzione: e poi una marineria militare non è provveduta mai per un trasporto economico, e con l'esercizio del trasporto oltre di un danno all'erario arreca danno alla disciplina ed al morale della sua corporazione.

8° Rendere profittevoli le linee postali marittime allo sviluppo economico del paese con trarre utile dello incremento delle corrispondenze per diminuire la tassa postale, ed in ogni caso esigendo la scrupolosa puntualità del servizio. In Inghilterra un piroscafo della *Royal Mail* che non trovasi pronto all'ora stabilita per la partenza, paga oltre a 12 mila lire di multa, e poi 2525 lire per ogni giorno di ritardo. La nostra Società Adriatico-Orientale non paga che una multa di lire 50 per ogni ora di ritardo, che si eleva a 100 lire dopo le prime 10 ore.

9° Infine profittare della penosa necessità in cui siamo di ricercare in Inghilterra il combustibile necessario alle nostre vaporiere militari, onde stabilire una corrispondenza marittima con quel ricco ed industriale paese, intesa a scopo commerciale anzichè po-

stale. Noi possiamo ciò fare poggiandoci sul valore del nolo governativo, oggi disperso senza utile alcuno che torni a profitto generale, e senza altra sovvenzione in numerario, la quale, come più sopra dicevo, solo le ragioni politiche e postali possono giustificare.

Questo volevo dire a V. E. senza pretese di accennare a peregrine idee, perchè nelle gravissime cure di cui oggi sono occupati i reggitori della cosa pubblica e nella difficile condizione economica e finanziaria del paese credo dovere di ogni onesto cittadino il contribuire del suo meglio nell'agevolare il Governo per la soluzione del suo difficile mandato.

Ho creduto poi di dover parlare pubblicamente all'E. V. per richiamare l'attenzione e la discussione del paese sui suoi interessi marittimi; giacchè lo studio della storia e delle condizioni nostre ha generato in me la convinzione profonda, che sul mare dobbiamo ricercare principalmente quel prospero avvenire nazionale che forma l'aspirazione di ogni sincero patriota.

Con ogni stima e considerazione,

Castellamare di Stabia, 18 Agosto 1867,

dell'E. V.

Devotissimo ed obbedientissimo
E. d'Amico
Deputato al Parlamento

Firenze, 1869. — Stab. Civelli.